

الأسطول البحري في عهد الخلافة الراشدة (28هـ / 648 م)
دراسة تاريخية

ربيعة الطاهر الكماشي
الدرجة العلمية : مساعد محاضر
كلية التربية – الزهراء / جامعة الجفارة

Alkmashyrbytaltahr@gmail.com

ملخص

بدأ الاهتمام بالبحرية في عهد الخليفة عثمان بن عفان بعد إلحاح معاوية بن أبي سفيان، الذي أدرك أهمية الأسطول في حماية السواحل الشامية من الهجمات البيزنطية.

وكان لمعاوية بن أبي سفيان الفضل في إنشاء الأسطول البحري، حيث استغل الموارد الطبيعية والأيدي العاملة الماهرة في مصر والشام لبناء السفن، كما أسس قواعد بحرية مثل ترسانة الإسكندرية.

وقد مثلت معركة ذات الصواري (34هـ/655م) نقطة تحول حيث انتصر المسلمون على البيزنطيين، مما عزز سيطرتهم على البحر المتوسط.

كان التكامل بين الأسطولين المصري والشامي عاملاً حاسماً في نجاح العمليات البحرية ضد البيزنطيين.

وبعد تأمين السواحل الشرقية، انتقل الاهتمام إلى شمال أفريقيا، حيث تم إنشاء دار لصناعة السفن في تونس لمواصلة الفتوحات.

الكلمات المفتاحية :

الأسطول البحري، البحرية الإسلامية ، الفتوحات الاسلامية ،

The interest in naval forces began during the caliphate of Uthman ibn Affan, following the persistent urging of Muawiyah ibn Abi Sufyan, who recognized the importance of a fleet in protecting the Levantine coasts from Byzantine attacks.

Muawiyah ibn Abi Sufyan played a pivotal role in establishing the naval fleet by utilizing natural resources and skilled labor in Egypt and the Levant to build ships. He also founded naval bases such as the Alexandria shipyard.

The Battle of the Masts (34 AH / 655 CE) marked a turning point, as the Muslims defeated the Byzantines, solidifying their control over the Mediterranean.

The coordination between the Egyptian and Levantine fleets was a decisive factor in the success of naval operations against the Byzantines.

After securing the eastern coasts, attention shifted to North Africa, where a shipyard was established in Tunisia to continue expansion efforts.

مقدمة:

لاشك أن نشأة البحرية الإسلامية تعد نقلة حضارية وعسكرية واستراتيجية بكل المقاييس، حيث تعتبر البحرية وقيامها من أهم دعائم القوة لدولة حديثة الولادة ولم تعرف البحر ولم تخض غماره من قبل، إلا أن التوسع الإسلامي بعد الفتوحات والتي خاضها الأوائل من قادة المسلمين، شكل عنصراً أساسياً في أهمية بناء أسطول بحري يجابه القوة البيزنطية العتيدة على سواحل البحر المتوسط.

يعتبر عثمان بن عفان ﷺ أول من أذن في خوض المسلمين هذا المجال وذلك بعد الإلحاح المستمر من معاوية بن سفيان والذي كان له الفضل الكبير في هذا الإنجاز لحنكته السياسية وبُعد نظر من أجل تكوين قوة بحرية تحمي الشواطئ الشامية والإسلامية من غارات الأساطيل البيزنطية حيث تجلت حكمة معاوية الوثيقة بينه وبين عبد الله بن أبي السرح وإلى مصر حيث تمت صيانة بعض القواعد ودور الصناعة القديمة الرومانية، كذلك اهتم أثناء توليه السلطة في الدولة الأموية بهذا الجانب فانعدم ملكية الأموال، وأنشأ قواعد جديدة ودور صناعة جديدة للسفن العربية الإسلامية.

وتأتي أهمية هذا الموضوع من خلال الانتقال الاستراتيجي العسكري الإسلامي من دولة برية إلى دولة بحرية جابهت القوة البحرية البيزنطية وهزمتها في عدة مواقع بحرية، بالإضافة إلى براعة القوة الإسلامية في هذا المجال والتي تفوقت على الشعوب الأخرى من حيث التنظيم والإدارة والتشكيلات القتالية في الأسطول البحري الإسلامي.

هذا وقد استعانت الباحثة بأهم المصادر والمراجع المتاحة على الرغم قلة المصادر والمراجع في هذا الموضوع إلا أن الباحثة حاولت جاهدة في أن تبيّن أهم المراحل والسمات الأساسية في هذا الموضوع، وقد حاولت الباحثة في إعدادها لهذه الورقة من استخدام المنهج التاريخي التحليلي من أجل إضفاء الأهمية البالغة لهذا الموضوع، ونسأل الله من لدنه التوفيق والسداد.

أولاً- نشأة البحرية الإسلامية واهتمامات الخلفاء الأوائل بالناحية البحرية للدولة:

لقد كان عرب اليمن وحضرموت وعمان والبحرين في العصر الجاهلي بوجه عام، والعصر السبئي بشكل خاص قد أنسوا البحر وبرعوا في ركوبه بحكم موقع بلادهم على البحر الأحمر[1] من الجهة الغربية والمحيط الهندي جنوباً والخليج العربي شرقاً، وأيضاً بحكم اشتغالهم بالتجارة في البر والبحر في مراحل التاريخ القديم، واحتكاكهم بشعوب بحرية.

لكن العرب قبيل ظهور الإسلام كان اتصالهم بالبحر قد توقف، واقتصروا في تجارتهم على الطرق البرية بسبب تعرض بلادهم للسيطرة الحبشية والفارسية.

ويعلل ابن خلدون تخلف العرب في ثقافة البحر وركوبه ببداوتهم، بينما يفسر تفوق البيزنطيين والإفرنج البحري لممارستهم أحواله، وقد عرفوا التقلب على أعواده وأحكموا الدراية بثقافته ومن بين الأسباب التي أدت إلى انصراف العرب عن الاشتغال بالملاحة في البحر أن بلادهم صحراوية تندر فيها الأشجار التي تصلح أخشابها لصناعة السفن القوية، ولا تشتمل على الحديد اللازم لصناعة المسامير والمراسي، ولا على الزفت والقطران[2] وليست على مقربة من بلد ينتجه، وليس فيها أنهار صالحة للملاحة، ولا تكثر فيها الموانئ الممتازة، هذا بالإضافة إلى أن الملاحة في البحر الأحمر لم تكن أمراً سهلاً[3] لكثرة الصخور والشعاب المرجانية التي تعترض سبيل السفن.

ولما ظهر الإسلام وبزغ نوره في مشارق الأرض ومغاربها، عرف المسلمون ركوب البحر في زمن الرسول ﷺ أيام هجرتهم من الحجاز إلى الحبشة مرتين هاربين بدينهم الجديد من عسف قريش وظلمهم، أما الغزو في البحر



فلم يحدث في زمن الرسول ﷺ ولا في زمن صاحبيه أبي بكر وعمر (رضي الله عنهما)، ولما كان العرب بدو بطبعهم يهابون البحر، فقد نهى عمر بن الخطاب ﷺ قوّاده عن ركوبه لأنه يعده حصناً طبيعياً بينه وبين أعدائه.

وروى ابن خلدون: أن عمرو بن العاص قد وصف لعمر بن الخطاب ﷺ البحر عندما طلب منه الخليفة عمر ذلك فقال له: "إن البحر خلق عظيم، يركبه خلق ضعيف، دود على عود" فأوعز حينئذ بمنع المسلمين من ركوبه".

وهنا يروي لنا الكامل بأن المسلمين قد ركبوا البحر في عام الرمادة (18هـ/639م) حيث أصيب أهل المدينة بمجاعة فاستنجد الخليفة بوالي مصر عمرو بن العاص الذي أصلح خليج أمير المؤمنين وكان يرسل الطعام من مصر إلى المدينة(4).

وهناك حقيقة تاريخية يجب أن يسدل الستار عنها وهي أن الخليفة عمر بن الخطاب ﷺ لم يكن يخش البحر أو يشفق على المسلمين من ركوبه كما يزعم الرواة والإخباريون، ولكنه يعيد النظر والرأي. فالعرب كانوا مايزالون حديثي العهد بما بلغوه من حدود بحرية على البحر المتوسط والعدو الذي يواجهونه المتمثل في البيزنطيين خصم عنيد متمرس في شؤونه وثقافته، متدرب على ركوبه وخوض مياهه.

ولذلك عمد عمر بن الخطاب ﷺ إلى تأسيس الأمصار الإسلامية في داخل البلاد، كما عمد على انتهاج سياسة بحرية دفاعية لمواجهة القوى البحرية البيزنطية المغيرة على ثغور المسلمين التي كانت تصول وتجول أمام سواحلهم، وتسيطر على معظم جزره بحيث سمي البحر الأحمر (بحر الروم)، فاهتم بتخصيص السواحل وترميمها، وترتيب المقاتلة فيها، وإقامة الحرس على مناظرها، فأقام الأربطة والمناظر والمسالح على طول الساحل لمراقبة النواحي التي يقبل البيزنطيون منها في البحر، ومضت مرحلة الدفاع البحري بالوسائل البرية عندما فشلت بيزنطة في استرداد الساحل الشامي لسنة (23هـ) والساحل المصري في سنة (25هـ) أمام قوة الدفاع العربي البري.

وعندما استقرت دعائم السيادة العربية الإسلامية في الشام ومصر آن للعرب أن يبدؤوا دور الدفاعالبحري وكان صاحب الدعوة الأولى إلى بناء الأسطول العربي في البحر المتوسط هو معاوية بن أبي سفيان في زمن عمر بن الخطاب ﷺ، والذي سيكون لنا معه مبحثاً مفصلاً عن تأسيس البحرية الإسلامية في زمن الأمويين.

فقد أدرك معاوية بن أبي سفيان في زمن خلافة عمر بن الخطاب وعثمان بن عفان (رضي الله عنهما) فضل الأساطيل في الدفاع عن السواحل إبان غزو أخيه يزيد لسواحل الشام الحصينة حيث لقي صعوبة في فتحها بسبب وجود الأسطول البيزنطي في البحر المتوسط، وبدأ معاوية يعمل على تحقيق أهدافه البحرية بعد انفراده بولاية الشام في عهد الخليفة عمر بن الخطاب ﷺ بتحصين السواحل وشحنها بالمقاتلة وإقطاع من ينزل من المسلمين القطائع، وتشجيع انتقال المسلمين إلى السواحل من كل مكان.

وتعتبر سياسة فتح الإقطاعات بالسواحل الخطوة الأخيرة في سلم السياسة البحرية الدفاعية التي رسمها معاوية قبل أن يستطيع ركوب البحر في عهد الخليفة عثمان بن عفان ﷺ، إذ أتم بهذه السياسة الدفاعية إعداد القواعد البحرية التي أنشأ فيها أساطيله فيما بعد.

وقد كان والي مصر عبد الله بن أبي السرح ساعد معاوية الأيمن زمن الخليفة عثمان، فقد كان من المتحمسين لبناء أسطول عربي، ومن ثم وضع موارد البحرية ورجالها في خدمة معاوية والمساهمة معه في سائر الحملات البحرية التي أعدها لصد الروم(5).

ثانياً- اهتمام الخليفة عثمان بن عفان ﷺ بالبحرية ودوره في إثراء الصناعة البحرية:

ببصيرة نافذة، وبعد وقاد، وتقديراً للمواقف، رأى الخليفة عثمان بن عفان ﷺ بإلحاح من معاوية ضرورة إنشاء أسطول بحري لرد هجمات الروم في البحر المتوسط وكانت أحواض الروم في الإسكندرية قد وقعت سالمة بيد العرب الفاتحين، فأنشأ عثمان بن عفان ﷺ فيها أول أسطول عربي(6)، وقد وكَّل بناء هذا الأسطول إلى العناصر الخبيرة في الصناعة، أي صناعة المراكب البحرية في المناطق المفتوحة أي في مصر والشام وبخاصة إلى القبط الذين ساهموا بنصيب كبير في بناء الأسطول البحري الإسلامي في دور صناعتهم التي عرفت فيما بعد بـ(جزيرة



الروضة) بحيث لم تأت سنة (33هـ) حتى كان للعرب أسطول يتكون من أكثر من 1700 سفينة، وكانت مصر مركز بناء السفن في العصر الأموي، ففي الفسطاط والقلزم بنيت السفن العربية الأولى، وأطلق العرب المسلمون على الجهات الخاصة ببناء السفن وإعدادها اسم (دار الصناعة)، وانتشرت تلك الدور في المدن الساحلية وغيرها من الجهات التي تتوفر فيها المقومات الخاصة ببناء السفن وتزويدها بالقوة والعتاد[7].

وإذا كان عمر بن الخطاب ﷺ قد نهى معاوية عن ركوب البحر وغزو أرواد عندما استأذنه معاوية في ذلك الأمر، فإن عثمان بن عفان ﷺ على الضد من ذلك، فقد أطلق لمعاوية يده في الشام، وأذن له بغزو الروم بحراً في قبرص على أن لا يحمل الناس على الغزو كرهاً، وأن يصحب معه امرأته وأخته[8]، ويعتبر غزو المسلمين لقبرص في سنة (38هـ)، أول غزو بحري لهم في البحر المتوسط، ولم يكن المسلمون قد ركبوا بحر الروم قبل هذه الغزوة، وفي نفس الوقت الذي تهمم فيه معاوية بإنشاء أسطول عربي إسلامي شامل في الشام، كان عبد الله بن سعد عامل مصر في خلافة عثمان بن عفان يقوم بدوره بإنشاء أسطول عربي مصري في الجزيرة، ألقى عبئه على كاهل المصريين الأقباط، وقد اشترك الأسطول المصري مع الأسطول الشامي في غزو قبرص، كما اشترك الأسطولان معاً في واقعة (ذات الصواري) التي حدثت في سنة (34هـ) وفيها انتصر المسلمون انتصاراً ساحقاً ثبت لهم السيطرة في البحر المتوسط والتفوق على البيزنطيين.

وعند دراستي لبعض المصادر في هذا السياق، يقول فتحي عثمان عن انتصار العرب في ذات الصواري بأنها تعتبر "حداً فاصلاً في تاريخ البحر المتوسط، ذلك أن قنسطانز كان يرى إلى تحطيم قوة المسلمين البحرية في مهدها، ولو أنه وفق في ذلك لظلت سيادة البحر الأبيض المتوسط أو حوضه الشرقي على الأقل بيد البيزنطيين دون المسلمين".

ثالثاً- عوامل قيام البحرية الإسلامية:

1- سعي المسلمين إلى الاستيلاء على القسطنطينية:

من الواضح جداً للباحثة في تاريخ البحرية الإسلامية، أن العرب كانوا يهدفون إلى القضاء على الإمبراطورية البيزنطية على نحو ما حدث بالنسبة للدولة الساسانية، فلم يكن العرب بعد الفتوح الشامية والمصرية مطمئنين إلى جانب الروم، فلذلك كان يجب عليهم فتح القسطنطينية وكان هذا الهدف حافزاً للمسلمين منذ البداية على إنشاء أسطول حربي يتوصلون به بادئ ذي بدء للسيطرة على جزء البحر المتوسط الشرقي، واتخاذها نقطة ارتكاز أمامية وقواعد حربية ومراسي لأساطيلهم تجاه السواحل البيزنطية، حتى يتهيأ لهم الإنقضاض من هذه المراكز على القسطنطينية.

وقد استهل معاوية جهاده ضد البيزنطيين بأن أغزى سفيان بن عوف العامري إلى الطوانة بأرض الروم، فأصيب جيشه بالجذري، ثم أغزى بعده فضالة بن عبيد الأنصاري براً وسير ابنه يزيد في قوة إسلامية لتعزيز هذه الحملة فسميت هذه الغزوة بـ(الرادفة).

وبدأ العرب ينافسون البيزنطيين في البحر ونجح بن أبي أمية الأزدي في فتح جزيرة رودس في سنة (52هـ) وأنزلها قوماً من المسلمين، وفي سنة (54هـ) افتتح جنادة بن أبي أمية الأزدي جزيرة أرواد (كزيكوس) في مياه القسطنطينية وأسكنها معاوية المسلمين واتخذها قاعدة لتوجيه حملاته البحرية على القسطنطينية أثناء حرب الأعوام السبعة.

2- توافر المواد الخام والأيدي العاملة والمهرة:

عندما عزم معاوية بن أبي سفيان وهو مازال والٍ على الشام على إنشاء أسطول عربي إسلامي كان يعلم تماماً أن في إمكانه تحقيق هذا الهدف فالأخشاب التي يمكن أن تصنع منها ألواح السفن والصواري والمجاديف مناطق متعددة من الأراضي العربية في مصر والشام، فأشجار الصنوبر القوي والأرز والبلوط والعرعر تزخر بها جبال لبنان وسورية[9] كما أن أخشاب السنط المصري الصالحة لعمل الصواري وضلوع جوانب السفن، وخشب الجميز والأثل واللبخ والدوم التي تصلح لصناعة المجاديف تكثر في البهناوية والأسيوطية والأخيمية كذلك كان في إمكان



معاوية استغلال معدن الحديد المتوفر في مصر والشام واليمن لعمل المسامير والمراسي والخطاطيف والفؤوس، ونبات يقال له الدقس كانت تصنع منه حبال السفن، بالإضافة إلى هذا كانت تتوفر في الشام ومصر الأيدي العاملة الخبيرة، ونستدل من المصادر عن وظائف كثير من صناع السفن في مصر كالنجارين، والمقلفطين وقصاري الأقمشة ممن كانوا يشتغلون في دار الصناعة بالإسكندرية(10).

أما أهل الشام وبالذات في سكان السواحل اللبنانية في صور وصيدا جنوباً إلى جبيل طرابلس شمالاً فقد برعوا في صناعة السفن، وتمرسوا في ركوب البحر، ونبغوا في قيادة الأساطيل بحكم تطلعهم على البحر واحتكاكهم التجاري بعالم البحر المتوسط.

ولا يمكن أن ننسى أن معاوية اعتمد على عناصر عربية تنتمي إلى قضاعة كانت قد استقرت في مشارف الشام قبل نزوح الأزد الغساسنة، وقد تمسك هؤلاء اليمنيون بتقاليدهم البحرية التي ورثوها عن أجدادهم السبئين والحميريين(11).

3- ارتباط مصر والشام وتضامنها في العمليات الحربية ضد البيزنطيين:

كما نعلم جميعاً أن الموقع الجغرافي لمصر وبلاد الشام قد حتم على قيام المصالح السياسية والاقتصادية المشتركة، وقيام روابط وثيقة بين القطرين الشقيقين من قديم الأزل، وأدرك العرب حقيقة التلاحم والتواصل بين البلدين الشقيقين منذ الفتح العربي الإسلامي للشام فاستلزم فتح الشام فتح مصر وفي عصر الخلافة الراشدة خاض الأسطول المصري مع الأسطول الشامي المعارك البحرية ضد البيزنطيين وفيها اشترك مقاتلة من القبط مع إخوانهم المسلمين، ومنذ ذلك الحين أصبح تاريخ مصر هو تاريخ الشام ومصير مصر هو مصير الشام، وكان يتضامن مصر والشام في مرحلة التحدي البيزنطي لقوى الإسلام بعد حركة الفتوحات العربية الإسلامية، ووقوف البلدين معاً إبان عمليات الغزو البحري التي كان يوجهها البيزنطيون إلى سواحل مصر والشام أكبر الأثر في تحقيق أمل معاوية في إنشاء بحرية إسلامية، ولم تظن مصر بخبرة ملاحيها وصناعها الذين نهضوا في سد ثغرات السفن واستخدام المسامير الحديدية في بناءها(12).

وكان من أثر هذا التعاون الوثيق بحرية عربية إسلامية، شامية مصرية مشتركة، حولت خطط العرب من استراتيجية دفاعية إلى هجومية وفي مرحلة مبكرة للغاية من تاريخهم الإسلامي وغمرت صفات هذا التاريخ بالأمجاد والمفاخر والبطولات.

رابعاً- دور صناعة السفن والمراكز البحرية:

1- دور صناعة السفن والمراكز البحرية في مصر:

دار الصناعة: هذا المدلول يستخدم للدلالة على مكان صناعة السفن[13] ولكن معناها الحرفي يستخدم للدلالة على أي مكان للصناعة بمعناها الواسع، إلا أن أكثر التفسيرات شيوعاً هي عبارة (دار الصناعة البحرية) التي دخلت في اللغات الرومانسية شأنها شأن العديد من المصطلحات البحرية العربية.

أ- ترسانة القلزم:

لابد أن أنوه هنا أنه يجب أن لا نغفل أهمية القلزم لأنها كانت حلقة وصل بين البحر المتوسط والبحار الشرقية لأن السفن كانت تستطيع المرور من خلال خليج أمير المؤمنين ووفقاً لما يرويه المقريزي[14] فإن هذه المدينة القديمة كانت من موانئ مصر، وقد سكن المسلمون المناطق المجاورة لها منذ وقت باكر.

وفي الخطاب رقم (1646) وتاريخه (92هـ/710م)، وهو ما يخص دار الصناعة بالقلزم هو من قرة بن شريك الوالي على القلزم والذي بعثه إلى قرة (رئيس قرية أفروديتوا) ينال فيه من قرة ماسيلوس اللوم لأنه لم يرسل الأدوات اللازمة للسفن في القلزم، وبذلك جلب على نفسه الالتزام بمصروفات النقل.

والخطاب رقم (1387) عبارة عن أمر من قرة إلى باسيلوس وتاريخه بينة سنة 91-96هـ/709-714م، بخصوص الأموال اللازمة لشحن بعض المواد إلى القلزم.

والخطاب رقم (1387)، وتاريخه 90-91هـ/708-709م واضح أنه تكليف رسمي من السلطات بثمن المواد اللازمة لإعادة تجهيز السفن في القلزم والمؤمن اللازمة للبحارة، على أن تدفع النقود إلى سعيد الذي ربما يكون الشخصي الذي ورد ذكره في آخر خطاب رقم (1346)، وقد هدد قرة باسيلوس بفقدان حياته، إذا ما ثبت من التحقيق أنه عصى التعليمات السابقة وجلب المواد اللازمة لتنظيف السفن وإعدادها في القلزم وكذلك المواد اللازمة للبحارة.

والتقرير رقم (1433) يعتبر واحداً من أحسن التقارير التي حفظتها مجموعة أفروديتو، وهذه التقارير التي وجدت في ورق لفافات البردي والتي تعد من الوثائق التاريخية الهامة والتي كتبت في أوقات متفاوتة من التاريخ، وكانت تكتب على هيئة تقارير توضح فيها كمية المؤن اللازمة من الغذاء، وأيضاً العمال لمدينة القلزم والهدف منها هو توضيح الأهمية التي كانت تدور حول الصناعة البحرية في القلزم، كما تتحدث عن التجارة وصناعة البوارج، وعن كمية الزيت والملح اللازم لإعاشة العمال وعن المراسي وخشب السفن في القلزم، وثمة بنود هامة تتعلق بدار الصناعة في القلزم وردت في التقارير (1414، 1434، 1449)، وهي تذكر اثنين من القلافين ونجاراً واحداً لصناعة البوارج كما تتحدث عن ثمن الزيت والملح اللازم لإعاشة أحد العمال المهرة، وتتحدث عن المراسي وخشب السفط، وحبال ليف النخيل، والوسائد والحشوات اللازمة لبناء السفن وإصلاحها.

ومن هذه المباحث والإ6شارات والتقارير التي استعرضتها في هذا المبحث يتضح لنا جلياً أهمية القلزم واستراتيجيتها العامة بحرياً، تحت إدارة مسؤول عربي اسمه محمد بن أبي حبيبة، كانت هذه المدينة (السويس حالياً) تدين بأهميتها إلى خليج أمير المؤمنين والذي يقع في الطريق البري الذي يربط بين السويس إلى البحر الأحمر والذي أقيم بأمر الخليفة عمر بن الخطاب ﷺ لذلك سمي باسمه.

ب- ترسانة الإسكندرية:

لقد كانت الإسكندرية كما تقول العديد من المصادر التاريخية أكبر سوق في عالم البحر المتوسط كما كانت أكبر موانئ هذا البحر حركة إبان الفترة البيزنطية، وأهمية الأسطول تبدو واضحة من خلال حركة السفن التي تمركزت في هذا الميناء[15]، وكانت صناعة السفن هي أهم الفنون الصناعية التي مارسها الناس في ذلك الزمان، ولاشك أن المدينة كانت ذات أهمية حيوية كمركز بحري للعرب لأنها كانت تقدم السفن والبحارة اللازمين للأسطول، فقد أمر معاوية ببناء بعض السفن الحربية بها[16] وهكذا كان الاستيلاء على الإسكندرية عاملاً هاماً من عوامل تطور القوة البحرية الإسلامية.



وكان ميناء الإسكندرية مشهوراً بالفنار الذي كتب عنه الكتّاب العرب روايات كثيرة كما كتبوا عن عجائبها، وقد أورد المقريزي منظم هذه الروايات[17] ويبدو أن الفنار ظل يستخدم لإرشاد البحارة فترة من الوقت بعد الفتح الإسلامي، كما أن اليعقوبي يقول عن النار التي كانت توقد في المشاعل عندما يرى المراقبون السفن وهي على مسافة بعيدة.

ج- المراكز البحرية في رشيد ودمياط وتنيس:

كانت لكل من رشيد ودمياط وتنيس في فترة الخلافة الباكرة مركزاً بحرياً يديره موظف مسيحي كما هو الحال في الإسكندرية، ويذكر السجل رقم (1149) أن المؤن اللازمة للمهاجرين في (السفن ذات الشرفات) يتضمن فقرة خاصة عن ثمن المواد التي ينبغي تسليمها إلى بافنوثيوس وإلى رشيد، فقد كانت تتحكم في مدخل الفرع الغربي من نهر النيل.

ويصف المقدسي[18] دمياط فيقول إنها مدينة ذات قلعة بحرية وبوابات كثيرة، وإنها على مرمى حجر من البحر المتوسط الذي يصب النيل فيه وبشرح ياقوت أنه كان يوجد بها برجان كان كل برج منهما على ضفة من ضفتي النهر وبينهما سلسلة تمنع دخول السفن من البحر أو خروجهما منه دون إذن.

ويقول اليعقوبي إن تنيس التي يحيط بها البحر كانت مدينة قديمة ولها ميناء يستقبل السفن القادمة من بلاد الشام والمغرب ويحدثنا المقدسي بأنها قائمة على جزيرة ذات ساحل بهيج أما ابن حوقل فيقول إنها كانت من بين الجزر الهامة التي كانت تعتمد كلية على السفن في المواصلات وقد تأثرت بالطابع البحري الذي وجده هناك على الرغم من أنه لاحظ على أن البحيرة لم تكن عميقة.

د- دار الصناعة بجزيرة الروضة:

لقد كان الهجوم البيزنطي الناجح في سنة (238هـ/853م)، بلاشك درساً استفاد منه المسلمون في مصر، إذ أنه أجبرهم على أن يكملوا بجدية بناء الأسطول الذي انطلقوا لإنشائه بحماسة بالغة، ويسجل ساريرسي هذه الحقيقة ويقرر أن عنبسة أمر ببناء السفن في كل المدن الساحلية لأن الروم جاؤوا إلى دمياط في ذلك الحين، كما يذكر أن سفناً بنيت وأن المسلمين كانوا يصلحون سنوياً ما يتلف منها ويبنون سفناً جديدة.

والخطاب (1371) عبارة عن أمر بإصلاح السفن في جزيرة الروضة (بابليون) أما الخطاب رقم (1408) فهو خاص بصناعة المسامي ويعطينا التقرير رقم (1433) أو التقرير رقم (1434) التفاصيل عن البحارة والصناع المهرة بما في ذلك القلافين والنجارين، وصناع الحديد، والحدادين وغيرهم من عمال إصلاح وبناء السفن وتنظيفها.

وتوضح الإشارات الكثيرة إلى بناء السفن وإصلاحها أنه كانت توجد ساحات شاملة لبناء السفن وحقيقة ورود ذكر البحارة على أساس أنهم متمركزون في بابليون، توحي بأن ثمة تكنات عسكرية بحرية ارتبطت بدار الصناعة وهي ما أشارت إليه البرديات عند ذكرها لجزيرة نابليون، وكان المقصود ببابليون هي المدينة القديمة والتحصينات التي داخل البلاد ولازالت أجزاء من هذه التحصينات القديمة باقية حتى الآن في قصر الشمع.

2- دور صناعة السفن والمراكز البحرية في بلاد الشام وأفريقية وكريت:

أ- دور صناعة السفن والمراكز البحرية في بلاد الشام:

يروي الواقدي أن الأساطيل المصرية والشامية قد اتحدت في الحملة الأولى ضد قبرص كما يقرر هو وهشام الصوري أن معاوية قام بإصلاحات في عكا وصور أثناء قيامه بالحملات ضد قبرص ويروي الإخباريون أن الأمويين أولوا اهتماماً بالغاً بالنشاط البحري، إذ أن الخليفة معاوية تحقق من أهمية المدن الساحلية، وبعدما أغار الأسطول البيزنطي على مدن ساحل بلاد الشام شيد معاوية داراً لصناعة السفن في عكا كما عمل على استقرار الصناع في طول الساحل.

وقد أعاد عبد الملك بن مروان بناء صور وقيصرية وأسوار عكا التي كانت قد خربت وتكشف البرديات على أن (لاوداكيا) على أن ساحل الشام كانت أحد المراكز البحرية الهامة.

ويصف الجغرافيون المسلمون صور بأنها مدينة جيدة التحصن على ساحل بلاد الشام، وأنها عامرة بالسكان يحيط بها ريف خصيب.

ويصفها اليعقوبي بأنها كبرى مدن الساحل وبها دار الصناعة ومنها تبحر سفن الخليفة في غزوات ضد الروم ولكي يحافظ ابن طولون على سيطرته على بلاد الشام طوّر القاعدة البحرية في عكا وأحاط الميناء بسور حجري عظيم، وثمة وصف ممتع للمقدسي فهو يقول: إن عكا كانت مدينة حصينة على شاطئ وأن دفاعاتها قد دعمت كثيراً بعد أن زارها ابن طولون.

ويقال أن ابن طولون كان قد شاهد بالفعل تحصينات صور حيث يحمي الميناء سور دائري وأراد أن يحصّن عكا على نفس المنوال وأحضر الصناع من جميع النواحي ولكنهم حين وضعوا الرسم أمامهم أجمعوا على أن أحداً لا يستطيع أن يرسي الأساس تحت الماء ثم ذكر أحدهم جد المقدسي أبوبكر المهندس وقال إنه إذا كان ذلك ممكناً فإنه الرجل الوحيد الذي يمكنه القيام به، وحينئذ أمر ابن طولون نائبه في بيت المقدس بأن يرسل إليه الرجل، وحين وصل هذا المهندس سألوه عن رأيه، فأجابهم بأن المسألة سهلة، وطلب إحضار عوارض خشبية قوية، ثم ربطوها سوياً وجعلها تطفو سوياً فوق الماء، وأخذ يدعمها بعد كل حين بإضافة دعائم جديدة حتى بدأت الألواح في الغوص تحت الضغط الكبير وبمجرد أن أرسوها على الرمال أوقف البناء لمدة سنة كاملة حتى يستقر البنيان، وأخيراً أوصل هذه الأسوار المدينة القديمة وبنى قنطرة عبر بوابة الميناء.

ويحكي المقدسي أن جدّه قد نال مكافأة قدرها (1000 دينار) فضلاً عن خلع التشريف جزاء هذا العمل، وقد وزع الخليفة المتوكل الأسطول والقوات البحرية بين مدن الساحل الشامي[19]، ويقول المقدسي عن نقاط المراقبة التي كانت تقام إبان قدوم السفن البيزنطية بأسرى المسلمين[20] إنه حينما كانت تظهر سفينة بيزنطة كان المسلمون يطلقون الأبواق، وفي الليل يضيئون منارة في البرج، على حين يعلقون دخاناً كثيفاً بالنهار.

ويصف الجغرافيون العرب مدينة يافا بأنها سوق فلسطين وميناء الرملة وكانت بيروت هي ميناء دمشق، وكانت لها سلسلة مثل صور تثبت على المدخل لمنع السفن من الدخول أو الخروج ومن خلال هذه المصادر والأبحاث نعرف المدى الكبير والأهمية العظيمة التي تميزت بها هذه المدن الساحلية لأنها كانت تتميز بموقع مهم متميز وعلى سواحل بها موانئ هامة وعليها قد أنشئت قلاع عسكرية حصينة، وعلى قمتها تثبت قاذفات تكون بمثابة وسائل دفاعية ضد الهجوم البيزنطي الذي كان سكان المدينة

المركز البحري في طرطوس:



كانت طرطوس تتميز وتتمتع بموقع بحري هام، ولأنها تقع بين آسيا الصغرى وبلاد الشام، فإنها كانت تفصل ما بين العالم المسلم والعالم المسيحي على ما يقول المقدسي[21].

ويحدثنا الجغرافيون العرب عن المدينة باعتبارها من الثغور الشامية أو قلعة من قلاع الحدود، وقد ازدهرت المدينة وتزايد سكانها بفضل المهاجرين من المناطق المجاورة، وكانوا يتحرقون شوقاً إلى المشاركة في الجهاد، ويقول المؤرخون العرب عن هذه المدينة إنها مدينة كبيرة جداً يحيط بها سور مزدوج وأن من يهاجم منها ظافر دائماً سواء في البحر ولأنها كما أسلفت سابقاً كانت تتمتع بموقع استراتيجي هام إضافة إلى المنعة والحصانة التي تتمتع بها برياً وساحلياً لذلك كانت دائمة الانتصارات في وجه الأعداء، ونجد أن الأسطول الشامي اتخذ من طرطوس قاعدة له وقد بات بمثابة الرعب في البحر الإيجي.

وتشير التقارير المختلفة بأن طرطوس كانت بلاشك مركزاً بحرياً ذا أهمية كبرى وقد ظلت بأيدي المسلمين حتى غزاها تقفور سنة (354هـ/965م) ودمّر مساجدها وحمل منها أسلحة كانت في مخازنها.

ب- المركز البحري ودار الصناعة في أفريقيا:

يقول بيكر أنه من المؤكد أن الحملة البحرية ضد صقلية سنة (44هـ/664م) لم تخرج من بلاد الشام بل خرجت من برقة التي توضح البرديات أنها كانت قاعدة بحرية في القرن 7م.

ويصف اليعقوبي الطريق البحري من الفسطاط إلى برقة، كما يقول أن المدينة كان لها سور بناه الخليفة المتوكل، وأنها كانت على مسافة ستة أميال من البحر المتوسط وهو يذكر خمس مواني من بينها عبرنيق على الساحل على بعد مرحلتين من برقة، وكانت غاية في الحسن، واجدابيا التي كان ميناؤها على بعد ستة أميال عن المدينة أما المدن الثلاث الأخرى: اجايا، وتالمتيا، وصرت، فكانت على الساحل، كما كانت المدينة الأخيرة على مسيرة خمس مراحل من اجدابيا على خط الحدود.

وكانت تونس التي يقول ابن حوقل أنها قد تأسست سنة (80هـ)، كانت توجد بها دار الصناعة حيث تم بناءها وربطها بالميناء عن طريق البحرة، وكان هناك حائط قوي يحمي الميناء وإلى الجنوب منه قامت قلعة حجرية حصينة عرفت باسم (قلعة السلسلة) وكانت السفن الداخلة إلى الميناء تمر بين حائطين حجريين، ويمكن منعها من الدخول بواسطة سلسلة حديدية تمد بينهما.

خامساً- معاوية بن أبي سفيان وإنشاء أسطول بحري عربي:

من خلال المباحث التي أوردناها في هذا البحث بشأن البدايات الأولى لإنشاء البحرية الإسلامية عرفنا أن الفضل العظيم لإنشاء الأسطول العربي البحري يرجع لمعاوية بن أبي سفيان الذي كان عامل الشام في خلافة كل من عمر بن الخطاب وعثمان بن عفان (رضي الله عنهما)، فقد تنبه معاوية إلى أهمية إنشاء أسطول بحري قوي أثناء قيام أخيه يزيد بغزو مدن الساحل فقد تعرض يزيد للكثير من المصاعب في فتح بعض مدن الساحل كقيسرية وطرابلس وعسقلان، لأنها كانت مدناً حصينة وكان فتحها يستلزم حصاراً برياً وبحرياً[22].

رأى معاوية بن أبي سفيان الحالة السيئة التي وصلت إليها تحصينات هذه السواحل، فكتب إلى الخليفة عمر بن الخطاب ﷺ يصف له حال هذه السواحل، ويقترح عليه إنشاء أسطول بحري للغزو في البحر، فرد عليه عمر بعدم غزو البحر واكتفاءه بترتيب المقاتلة فيها وإقامة الحرس وتحصين الثغور ولما استخلف عثمان بن عفان في المحرم سنة (24هـ)، كتب إليه معاوية يستأذنه في غزو قبرص، ويعلمه قربها وسهولة الأمر فيها، فرد عليه عثمان ونهاه عن ذلك كما رأينا من قبل في عهد عمر بن الخطاب وأمره بتحصين السواحل وشحنها ففعل.

عندما سيّر قسنطانز الثاني إمبراطور الدولة البيزنطية حملة بحرية لمهاجمة الإسكندرية بقيادة ماغويل نجحت في الاستيلاء على الإسكندرية ولكن عمرو بن العاص استطاع أن يوقع الهزيمة بالبيزنطيين.

وفي هذه الأثناء عزم معاوية بن أبي سفيان على السير في تنفيذ خطة لإعداد أسطول بحري حتى يتهيأ له أن يفتح مدينة طرابلس المنيعة من جهة، ويغزو الجزر المواجهة لساحل الشام كأرواد وقبرص ورودس، ويتخذها



مراكز أمامية لمواجهة الغزوات البحرية إلى بلاد البيزنطيين من جهة ثانية، فاستحضر الأخشاب من غابات الأرز من لبنان وأرسلها في السفن إلى دار الصناعة بالإسكندرية التي كانت هي الوحيدة في مصر، واستعان معاوية بجماعة من الملاحين العرب من بني الأزد الغساسنة لإدارة العمليات البحرية[23].

وبعد أن تم إعداد عدد من السفن أخذ معاوية يفكر جديداً في فتح طرابلس على يد سفيان بن مجيب الأزدري في عام (26هـ)، وشجّع فتح طرابلس معاوية على الخروج لغزو قبرص فكتب إلى الخليفة الراشد عثمان في (27هـ) يستأذنه مرة أخرى وييسر له ركوب البحر إلى قبرص، فأذن له عثمان بغزو الروم بحراً في قبرص على أن لا يحمل الناس كراهية، وأن يصحب معه امرأته وأخته بنت قرضة[24].

وأعدّت السفن لنقل القوة العربية على ساحا عكا، وهناك أقام معاوية بعض الوقت رمم خلالها تحصينات عكا وصور، ثم أبحرت الحملة إلى قبرص في ربيع سنة (28هـ)، وكانت هذه الحملة أول غزوة للمسلمين في البحر، وما كادت السفن العربية الإسلامية ترسو حتى أذعن أهل قبرص بالطاعة للمسلمين وسارع أركونها يطلب الصلح، فصالحه معاوية على جزية سنوية واشترط عليهم أن يلزموا موقفاً حيادياً في الصراع بينه وبين البيزنطيين، وأعان أهل قبرص في سنة (33هـ) البيزنطيين على الغزاة في البحر بسفن قدموها لهم فغزاهم معاوية في هذه السنة وأوكل بها جماعة من بعلبك.

وما كاد معاوية يظفر بالخلافة في سنة (41هـ) حتى زاد بالاهتمام البحري لتدعيم الدفاع على السواحل وتمكن معاوية من القضاء على الحركة التي قام بها الروم في طرابلس، وبهذه الانتصارات بدأ نجم الأسطول البحري في عهد معاوية بالبزوغ وزاد النشاط البحري وتحصين السواحل.

سادساً- الأسطول العربي الأموي وتكويناته:

كما نعلم أن ليس للعرب دراية في الملاحة البحرية، لذلك استخدموا من كان في حوزتهم من الروم، ورعاياهم الذين يجيدون صناعة السفن، فأنشأوا لهم السفن وأطلقوا عليها كلمة الأسطول أخذاً من كلمة يونانية "سطولوس" وجعلوا مقر الأسطول في بحر الروم، البحر الأبيض المتوسط.

أما التنظيمات البحرية عند الأمويين، فإن ما لدينا ولدى المصادر التاريخية من المعلومات أقل مما لدينا عن الأساطيل البيزنطية، ومع ذلك فنحن نبين بوضوح التخطيط الرئيسي لتلك التنظيمات، ويمكن القول أنه كانت هناك ثلاثة أساطيل مستقلة استقلالاً ذاتياً إلى حد ما ويرتكز كل واحد منها على إقليم بحري مستقل وهذه الأساطيل الثلاثة هي:

1- أسطول سوريا.
2- أسطول مصر.
3- أسطول شمال أفريقية الذي تكون بعد عام (704م)، ويضاف إلى هذه الأساطيل وحدة بحرية صغيرة تعمل في البحر الأحمر لحراسته. وكان لكل أسطول قائد ورئيس، فالقائد يدير شؤون الحرب، والرئيس يدير أمر جريه بالمجاذيف أو بالريح، وإذا اجتمعت الأساطيل لغزو أو لغرض آخر عسكرت في المرفأ المعين لها، ويتولى قيادتها أمير واحد وهو أمير البحر.

السفن وأسلحتها:



إن سفن المسلمين كما هو معروف كانت تشبه سفن الروم، وقد استطاع المسلمون بعد استقرارهم في البحر المتوسط وسيطرتهم على صناع السفن الشاميين والمصريين أن يخلقوا أسطولاً بحرياً قوياً وأن يستمدوا منهم المعرفة الفنية لصناعة السفن.

إن سفن الأمويين كانت مقسمة إلى قسمين:

1- سفن الحرب المجهزة بالأسلحة والمقاتلة.
2- السفن النيلية المحملة بالقمح والبضائع.

ومن أسماء السفن المستخدمة في معركة ذات الصواري سنة (34هـ/655م) أولى المعارك الإسلامية البحرية الهامة: السفينة، المركب، والقارب.

أما سلاح السفن عند الأمويين فمعظمه من السلاح الخفيف، ولم يستخدم المنجنيق فيها إلا بعد أن كبرت حجوم السفن وزادت أعدادها، فكانت تخصص له مركب لحمله وحمل حجارته وحمل الجنود الذين يعملون عليه، ثم يقوم برمي مراكب العدو بالحجارة والقوارير المملوءة بالصابون التي كانت أقدامهم تزلق فوق خشب السفن، فلا يستطيعون القتال، ويكونوا عرضة لسلاح المسلمين(25).

وكانت من معدات السفن الحربية كذلك: الزرد، والخوذ، والدرق، والتروس، والقسي، والكلاليب، والباسيلقان، وهي سلاسل في رؤوسها رمانة حديد، وكان من احتياطاتهم في أثناء الحرب أنهم إذا جنّ الليل لا يشعلون في مراكبهم ناراً، وإذا أرادوا الاحتياط أكثر سدلوا على مراكبهم قلوعاً زرقاً لكي لا تظهر عن بعد.

وكانوا يجعلون في مقام المراكب أداة كالفأس يسمونها اللجام، وهي حديدة طويلة محددة الرأس جداً، وأما الكلاليب ففائدتها أنهم إذا دانوا من مركب العدو ألقوا الكلاليب عليه يوقفونه ثم يشدونه إليه ويرمون عليه الألواح كالجسر، ويدخلون إليه، ويقاتلون، وإذا كان العدو قوياً أبطل الكلاليب بفأس من الفولاذ يضربون تلك الكلاليب فتنقطع.

سابعاً- لمحة تاريخية عن الأوضاع في الشمال الأفريقي بعد الفتح الإسلامي:

في واقع الأمر لقد صارت خطوات البحرية العربية في غرب البحر المتوسط في طريق مماثل لنشأة النشاط البحري العربي في الشطر الشرقي من هذا البحر ذلك أن أحداث الفتح العربي لشمال أفريقيا والذي بدأ بعد الاستيلاء على مصر، حمل العرب على بناء أسطول لهم في مياه المغرب ساعدهم على إتمام مشاريعهم وتأمين فتوحاتهم.

فمن المعروف أن بلاد شمال أفريقيا كانت تابعة للروم، الذين عمدوا إلى التشبث بالدفاع عن هذا الجزء من ممتلكاتهم ليكون عوضاً لهم عمّا فقدوه من ولايات في شرق البحر المتوسط فكان الإمبراطور قنسطانز الثاني هو صاحب تلك السياسة الجديدة بعد هروبه من واقعة ذات الصواري البحرية (34هـ/655م)، ودفع الإمبراطور قسنطانز إلى الاهتمام بأحوال شمال أفريقيا عجزه عن هزيمة الأسطول العربي الذي ظهر بأسه في واقعة ذات الصواري.

ومن ثم أخذ يعمل في تنظيم شؤون دولته البحري بما يجعلها تواجه الأمر الواقع، وهو أن العرب صاروا قوة كبرى في البحر المتوسط، وأن الحكمة تقضي خلق قاعدة بحرية للروم بعيدة عن بطش الأسطول العربي الفتي، وتكون وسيلة في المستقبل لكسر شوكته.

أما العرب فقد اضطلع بتنفيذ سياستهم البحرية الجديدة الوالي حسان بن النعمان الذي اتجه إلى شمال أفريقيا سنة (76هـ/695م) وبادر حسان بمهاجمة قرطاجنة أقوى قاعدة لأسطول الروم مياه المغرب، وكان يدرك أن نجاحه في هذا المضمار يتوقف على سرعة العمل والتنفيذ.

ومن ثم فاجأ المدينة بقواته الهائلة، وأنزل هزيمة فادحة بالروم، انسحبت على إثرها سفنهم من الميناء والتجأت إلى جزيرة صقلية[26].

غير أن الروم انتهزوا ابتعاد حسان عن فتوحاته عن قرطاجنة وعادت أساطيلهم مرة ثانية إليها، واستولت على هذا الميناء الهام بعد قتل الحامية العربية فيها، ولكن حسان عاد سريعاً، وأفسد خطة الروم بإسترداده قرطاجنة[27].

وقد جذبت تلك الإغارة في واقع الأمر أنظار حسان إلى الخطة البحرية التي يجب أن يسير عليها إزاء الروم، إذا عرف أن للروم على الساحل معاقل أخرى يتخذونها وسيلة لإسترداد قواعدهم البحرية الكبرى.

ومن ذلك أن الروم حاولوا بعد خروجهم من مدينة قرطاجنة للمرة الثانية اتخاذ شبه الجزيرة الواقعة شمال تونس، والتي تقع فيها بنزرت، مقراً لأعمالهم البحرية ضد العرب. وتضم هذه المنطقة عدد كبيراً من المدن التي تعتمد على البحر في الدفاع عن نفسها والحصول على الإمداد. ولذا بادر حسان بن النعمان بطرد الروم من تلك الجهات الساحلية ودعم أقدام العرب فيها[28].

بداية العمل في إنشاء دار لصناعة السفن في تونس ودور الولاة فيها:

بعدما أحس حسان أن الروم لن يكفوا عن إغارتهم طالما يفتقر العرب إلى أسطول يحمي شواطئ شمال إفريقيا، وكان حسان صادق الظن، إذ انتهز إمبراطور الروم انشغال حسان بفتن داخلية في شمال إفريقيا، وبعث سنة (78هـ/697م) أسطولاً عظيماً على رأسه أشهر قادته وهو "البطريق يوحنا" واستولى على قرطاجنة مرة أخرى. ومن ثم بعث حسان في طلب أسطول عربي يشد من أزره في استرداد قرطاجنة، وجاءته عدة سفن حربية كانت أول قوة عربية بحرية ظهرت في مياه شمال أفريقيا، واستطاع حسان بفضل مؤازرة البحرية أن ينال نصراً باهراً إذ دارت رحى معركة بحرية بين أسطول العرب وأسطول الروم انتهت بانتصار العرب[29].

وأجبر أمير البحر أسطول الروم بالعودة إلى بلاده ثم أن حسان رأى أن يتخذ الأسطول العربي الذي جاء لنجدته نواة لخلق قوة بحرية في أرض المغرب، تعمل على شد أزر العرب في فتوحاتهم وأعمالهم.

وخطى الأسطول العربي الفتي في غرب البحر المتوسط خطوات سريعة في سبيل المجد والقوة، على نحو ما قام به قرينه في شرق البحر المتوسط. وتجلت مظاهر نشاط الأسطول المغربي في عهد ولاية موسى بن نصير الذي خلف حسان بن النعمان على شمال إفريقيا سنة (89هـ/707م).

آراء بعض المؤرخون العرب حول بناء دار صناعة السفن ولمن كان الفضل فيها:

وفقاً لرواية البكر كان حسان بن النعمان هو المسؤول عن بناء دار الصناعة وهو ينقل قصة عن أبي المهاجر تقول أنه حين أرسل الروم حملة بحرية ضد المسلمون الذين تجمعوا في تونس دون حماية، وقتل كثيرون من المسلمين، كما أسر كثيرون غيرهم. ولذا أرسل حسان أربعين من زعماء العرب الذين تواجدوا في تونس إلى الخليفة وكتب إليهم خطاب يصف فيه المصائب التي جرت على المسلمين، وفي نفس الوقت ظل منتظر بتونس حتى يوافيه الجواب، في حين كان ببلاط الخليفة إثنان من الصحابة هما (أنس بن مالك وزيد بن ثابت) فضلاً أن أولئك المرابطين في تونس ولو بقوا ليوم واحد سيدخلون الجنة حتماً، ونصحا الخليفة بأن يرسل مدداً إلى المدينة المنكوبة ويواصل البكري روايته فيقول أن الخليفة أرسل في الحال إلى أخيه عبد العزيز بن مروان والي مصر يناشده أن يرسل ألف قبطي بعائلاتهم وأن يزودهم بالطعام والمؤن التي تكفيهم حتى يصلوا تونس[30].



كما كتب إلى حسان يفوضه في بناء ترسانة تساعده في توطيد أركان القوة الإسلامية، ويقول لحسان استخدم البربر الموجودين في المكان لنقل الأخشاب المطلوبة لبناء مراكب الغزو المتوجهة إلى ساحل الروم. وهكذا يمكن ضمان سلامة القيروان. وتم تنفيذ هذه الأوامر وأنجز العمل في دار الصناعة التي تم ربطها بالبحر في ميناء رادس، ولا يقدم لنا البكري أي تاريخ غير خلافة عبد الملك، ولكن وفقاً لأماري[31] كان هذا الحادث بعد سنة (79-84هـ/698-703م) ويذكر في هذا المجال أيضاً أن عبيد الله بن الحبحاب والي أفريقيا (116-132هـ/734-740م) هو الذي بنى دار الصناعة[32]. وتبدو رواية البكري لنا أكثر إقناعاً، وقد أيّدها ابن خلدون والمقريزي أيضاً[33].

الخاتمة:

من خلال هذا الاستعراض التاريخي لموضوع البحرية الإسلامية حيث تم التطرق إلى اهتمامات الخلفاء الراشدون لهذا الركن في بناء القوة العربية البحرية وذلك في عهد الخليفة عمر بن الخطاب وعثمان بن عفان (رضي الله عنهما)، بالإضافة إلى دور معاوية بن أبي سفيان والتي بلغت البحرية الإسلامية في عهد معاوية أوج قوتها وكانت هذه المرحلة من أهم مراحل التطور البحري الإسلامي كذلك تم التعرض إلى أهمية إقامة قواعد بحرية إسلامية في الشمال الأفريقي وذلك من أجل متابعة الفتح الإسلامي في المغرب العربي.

وقد توصلت الباحثة إلى أهم النتائج المباشرة وغير المباشرة في تشكيل المسلمين إلى قوة بحرية أهمها:

1- يعتبر معاوية بن أبي سفيان ولما عرف عن قيادته الحكمة ومن بصيرة ناقدة هو باني هذا المجد العربي من خلال إصراره المستمر لبناء هذا الأسطول.
2- كانت من أهم الأسباب التي جعلت معاوية بن أبي سفيان في التفكير الجدي لبناء الأسطول هو الخطر البيزنطي الداهم على السواحل الشرقية للبحر المتوسط.
3- كان لارتباط العرب دور كبير وفاعل في تشكيل هذه القوة البحرية لما عرف عنهم ومن خبرة واسعة في هذا المجال.
4- التعاون الوثيق بين معاوية بن أبي سفيان في الشام وبين عبد الله بن أبي السرح في مصر من أجل المضي قدماً في هذا المشروع الإسلامي.
5- كان هذا التعاون واضحاً عندما اتخذت الأساطيل الشامية والمصرية في كثير من المواقع البحرية ضد البيزنطيين، وهذا يفسر لنا جلياً مدى عمق الارتباط التاريخي والجغرافي والأخوي بين مصر والشام.
6- تعتبر معركة ذات الصواري أول معركة بحرية الملاقية ضد البيزنطيين، وكانت معركة فاصلة استطاع المسلمون من خلالها أن يصبحوا أسياداً في البحر المتوسط، وكانت من أهم نتائجها أن ظهر الشمال الأفريقي في الخطر البيزنطي خاصة في تونس.



المصادر والمراجع:

1- وفيق الدقدوقي، الجندية في عهد الدولة الأموية، مؤسسة الرسالة، بيروت، 1984م، ص156.
2- السيد عبد العزيز سالم، التاريخ السياسي والحضاري للدولة العربية، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، 1988م، ص276.
3- المرجع نفسه، ص300.
4- أحمد مختار العبادي، السيد عبد العزيز سالم، تاريخ البحرية الإسلامية في حوض البحر المتوسط، ج1، مؤسسة شباب الجامعة، الإسكندرية، 1981م، ص162.
5- علي محمد فهمي، التنظيم البحري الإسلامي في شرق البحر المتوسط من القرن السابع إلى القرن العاشر، ترجمة: قاسم عبده، دار الوحدة، ط1، بيروت، لبنان، 1980م.
6- أحمد مختار العبادي، السيد عبد العزيز سالم، تاريخ البحرية الإسلامية في حوض البحر المتوسط، مرجع سابق، ص122.
7- فتحي عثمان، الحدود الإسلامية، دار النهضة العربية، بيروت، ب. ت، ص253.
8- المرجع نفسه، ص151.
9- مختار العبادي، دراسات في تاريخ المغرب والأندلس، مؤسسة شباب الجامعة، الإسكندرية، 1984م، ص34.
10- جمال الدين الشيال، وحدة مصر وسوريا في العصر الإسلامي، محاضرات جامعة الإسكندرية، 1958م، ص260.
11- وفيق الدقدوقي، الجندية في عهد الدولة الأموية، مرجع سابق، ص200.
12- عبد العزيز سالم، دراسة في تاريخ مدينة صيدا في العصر الإسلامي، بيروت، 1970م، ص288.
13- علي محمد فهمي، التنظيم البحري الإسلامي في شرق البحر المتوسط من القرن السابع إلى القرن العاشر، مرجع سابق، ص201.
14- إبراهيم العدوي، الأمويون والبيزنطيون، القاهرة، 1953م، دار الفكر، ص156.
15- عبد العزيز سالم، دراسة في تاريخ مدينة صيدا في العصر الإسلامي، مرجع سابق، ص140.
16- علي محمد فهمي، تنظيم البحري الإسلامي في رق البحر المتوسط من القرن السابع حتى القرن التاسع، مرجع سابق، ص100.
17- إبراهيم العدوي، الدولة الإسلامية وإمبراطورية الروم، دار الفكر، القاهرة، ص360.
18- جوزيف نسيم، الوحدة وحركات اليقظة إبان العدوان الصليبي، بلا، الإسكندرية، 1967م، ص52.
19- السيد عبد العزيز سالم، التاريخ السياسي والحضاري للدولة العربية، مرجع سابق، ص222.
20- مختار العبادي، دراسات في تاريخ المغرب والأندلس، مرجع سابق، ص98.
21- جمال الدين الشيال، وحدة مصر وسوريا في العصر الإسلامي، مرجع سابق، ص116.
22- وفيق الدقدوقي، الجندية في عهد الدولة الأموية، مرجع سابق، ص206.
23- المرجع نفسه، ص206.
24- جوزيف نسيم، الوحدة وحركات اليقظة إبان العدوان الصليبي، مرجع سابق، ص52.
25- إبراهيم العدوي، الأمويون والبيزنطيون، مرجع سابق، ص156.
26- البكري، وصف أفريقيا، ص37؛ ابن الأمير، أسد الغابة، ج4، ص113.
27- ابن عذارى، المغرب، ج6، ص20.
28- المصدر نفسه، ص20.
29- Dirhl, Lafriaup, p. 583-584.
30- عند الإرسالية القطبية لتعليم المسلمين في أفريقية بناء السفن، أنظر: ابن خلدون، المقدمة، ج2، ص34.
31- Storia Newed, 1, p. 292; Becker, c.m., 11, p. 369; Maribid, 1, p. 290.
32- البكري، وصف أفريقيا، ص37-39؛ ياقوت الحموي، معجم البلدان، ص899.
33- مقدمة ابن خلدون، ص2، ص34؛ المقريزي، ج2، ص190؛ ابن أبي دينار، ص11-12.